



Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

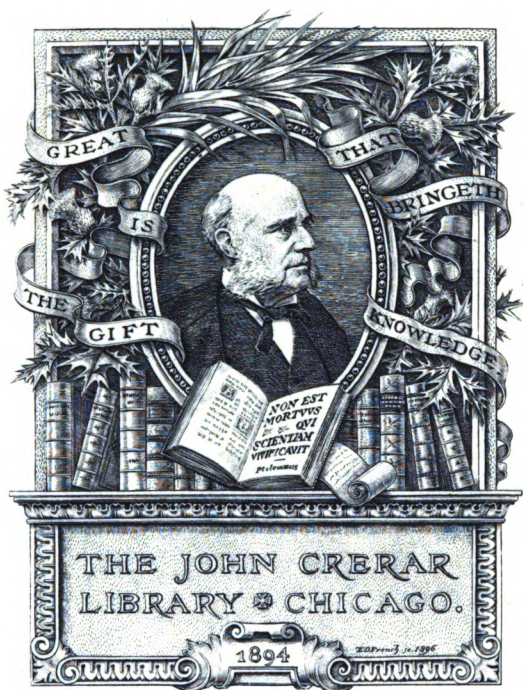
Asimismo, le pedimos que:

- + *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.
- + *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.
- + *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.
- + *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página <http://books.google.com>

656.0972
M 800



THE
JOHN C. REAR
LIBRARY

PROYECTO
DE UN
FERROCARRIL Y TELÉGRAFO

DESDE LA LÍNEA DIVISORIA DE MÉXICO Y LOS ESTADOS-UNIDOS

PARTIENDO DEL PRESIDIO DEL NORTE
SOBRE EL RIO GRANDE

HASTA EL MAR DE CORTÉS Ó GOLFO DE CALIFORNIA

CON UNA LINEA PRINCIPAL HASTA LA CIUDAD DE MEXICO

ASEGURANDO AL GOBIERNO MEXICANO EL USO DE DICHA LINEA
PARA TRASPORTES MILITARES, CORREO Y OTROS OBJETOS
DEL SERVICIO NACIONAL.



MÉXICO 25
IMPRENTA DE F. DIAZ DE LEON Y SANTIAGO WHITE
BAJOS DE SAN AGUSTIN NUM. 1.

1868

ay

347

RECEIVED 1906

1906

1906

1906

INTRODUCCION.

EL plan que tenemos el honor de acompañar al presente folleto, es sin disputa el de la empresa mas colosal que ha aparecido en los fastos de obras de utilidad pública en este país, y uno tambien de los primeros concebidos y ejecutados en el moderno continente.

Destinadas las adjuntas páginas á darlo á conocer y á presentar en un brevisimo compendio las grandes ventajas que México va á obtener con la construccion de la vía férrea que hoy se le ofrece, dejamos en silencio mucho de lo que habria que decir en apoyo de un trabajo material que, á no dudarlo, va á resolver las cuestiones de poblacion, riqueza, comunicacion y prosperidad futura de un país digno por tantos títulos de ocupar un lugar distinguido entre los pueblos que, por gozar de la paz y por otras circunstancias particulares, pueden llamarse mas afortunados en este punto.

656.0972

420447

271423

M 800

Hoy que nadie duda de la paz de México, que ha asegurado para siempre su independencia, que le ha sido dable conocer quiénes son sus amigos y quiénes los que son capaces de atentar contra su soberanía; hoy que se ha establecido un gobierno nacional, objeto de una lucha heroica en que no se omitieron sacrificios de ninguna clase, puede con toda verdad decirse que no hay mexicano digno de este nombre, que no desee con todo su poder, que las mejoras materiales, y entre ellas la gran cuestion de la eliminacion de las distancias, fije de una manera infalible la gloriosa suerte que le está reservada á una República que despues de vindicarse luchando por su nacionalidad y alcanzando este inestimable bien, solo le falta aprovecharse de las ventajas de la paz para revelar al mundo su existencia como un país grande por su comercio, por su industria fabril y manufacturera, por la explotacion inagotable de sus minas y por el cultivo de sus campos.

Pedimos humildemente al gobierno, á los representantes de la nacion, á los gobernadores de los Estados, á los miembros de las legislaturas, á las autoridades todas de la vasta extension mexicana, á la prensa ilustrada, á todos los hombres de criterio y de corazon, al pueblo inteligente del país, que consagre un momento de atencion á una obra que tanto significa en el terreno de las mejoras prácticas, y que á pesar de su costo y de sus dificultades que habrian arredrado á nuestros antecesores, vendrá á ser un hecho dentro de pocos años, digno de figurar al lado de las conquistas obtenidas en el terreno del derecho por la simpática Repú-

blicá mexicana y sus ilustres gobernantes; digno de la nueva época y de la nueva administracion que acaba de inaugurarse, la que obtendrá con la realizacion de esta obra un nuevo motivo de respeto y de admiracion de las generaciones futuras.

A continuacion de este pequeño exordio va un cuadro, reducido en sus dimensiones, en que se manifiestan algunas de las ventajas que México obtiene al abreviar tiempo y distancias en sus comunicaciones con otros pueblos, objeto de la presente iniciativa. En seguida se inserta el acta original de la Compañía que acomete esta hercúlea empresa tal como la han concebido sus autores y sometídola al exámen del Ministro de Fomento mexicano. Razones dignas de conocerse, hacen necesario que el decreto que expida el soberano Congreso comprenda todos y cada uno de los puntos expresados en la acta que, como se tiene dicho, es una traduccion casi literal de la primitiva, pues debiendo reunirse todos ó la mayor parte de los grandes capitales que se requieren para dar cima á esta obra en los Estados-Unidos, menester es conservar la forma acostumbrada en la legislacion de aquel país en cuanto sea posible, pues de otro modo habria dificultades insuperables para obtener tan importante cooperacion.

Una experiencia de muchos años y la perfeccion á que en la cuestion de concesiones y de organizacion de Compañías ha llegado aquel país, hace que todas estas empresas sigan un mismo modelo, sin que quede á los legisladores otro trabajo que el de manifestar oficialmente su aprobacion. Tambien se adjunta el cróquis

del camino, con lo que completamos esta publicacion, que esperamos fundadamente merezca la consideracion del país, comprendiéndose que esta empresa es una obra suya, con un carácter enteramente nacional, aunque para su mejor éxito se haga preciso introducir á sus plazas grandes capitales; elementos de vida, de poblacion y de movimiento, importados de las plazas y grandes focos comerciales de su hermana la República del Norte, que hoy al saludar á la de México libre é independiente, quiere verla tambien poderosa y feliz en plena posesion de todo lo que ha conquistado el progreso humano en el continente de América Vespusio y Colon.

México, Enero de 1868.



Dos palabras sobre la situacion natural de México, y exposicion de las ventajas que obtendrá estableciendo caminos de hierro, como se le propone en el adjunto proyecto.

México presenta un aspecto digno de ser estudiado hoy mas que nunca, y basta una ligera ojeada sobre su posicion para convenirse de ello.

Su territorio es inmenso, y mide cerca de 700 leguas de longitud de N. O. al S. E. y de 35 á 300 de latitud de Este á Oeste, abrazando dentro de estos límites una poblacion de mas de 8.000,000 de habitantes. Está bañado por ambas costas por los mares Pacífico y Atlántico, y goza de todos los climas del globo. Dirigiéndose por las playas de estos dos océanos, se asciende gradualmente desde la zona tórrida por variadas superficies geológicas que disfrutan de un clima templado, y si se quiere llegar á una zona frígida, el viajero puede remontarse hasta las eternas nieves, y allí se extiende á sus ojos desde la cumbre del escarchado Popocatepetl un espectáculo grandioso en sus proporciones. Desde ese cono gigantesco se admiran las extensas llanuras y los bosques pintorescos del Norte del valle con su vegetacion peculiar, y en direccion opuesta hácia el Sur, y favorecidos por una primavera eterna, se dilatan valles extensos de centenares de millas, entre mesas de alturas caprichosas, capaces de producir todos los frutos de la zona templada. Al

Este y Oeste, gozando de diversos climas y bajando por declives de 8,000 piés hasta las regiones de la zona tórrida, se obtiene la vegetacion perteneciente á estos diversos grados de temperatura. En esta region se produce el café, la caña de azúcar, el algodón, el añil, etc., etc., y en sus montes abunda el palo de tinte, el ébano, la caoba, el árbol que da la goma elástica, el cedro, la madera de rosa y otras de muchísimo valor; mas adelante, bajo calores tropicales, hay un terreno que hace brotar lujosamente las doradas espigas del trigo, el maíz, la cebada y todas las semillas del mundo; animan estos cereales montes de roble y pino, maderas útiles para el carpintero de navíos y para las artes.

Aquí y allá, por las faldas y barrancas sinuosas de la Sierra Madre, se apercibe uno de los primeros esfuerzos emprendidos para el beneficio de los metales preciosos, como la plata, el oro y el cobre. Estas obras, aunque sean exiguas en comparacion de lo que debe esperarse, habian producido hasta el año de 1803, segun el Baron de Humboldt, haciendo un cómputo desde la conquista de Cortés, nada menos que cinco mil millones de pesos. Desde el año de 1803 se puede calcular en treinta millones de pesos anuales la cantidad explotada; así es que, la suma total que México ha elaborado, y en gran parte exportado, es poco mas ó menos de siete mil millones de pesos. Con esta enorme cifra de dinero á nuestra vista, tomando en consideracion las obras comparativamente pequeñas que se han practicado en las minas, ¿quién podrá calcular las riquezas encerradas en las entrañas de las sierras argentinas de este hermoso país? Desde cualquier punto dominante se advierten inmensas fajas de terrenos enriquecidos de maderas valiosas y sierras que parecen rebosar los metales preciosos; todo esperando el arado, el hacha y la barra. ¡Asombra verdaderamente un país favorecido de todos los dotes con que un benéfico Creador puede obsequiar á un mundo! Y sin embargo, esta gran nacion con sus 8.000,000 de almas, sus terrenos feraces, sus bosques vírgenes y su riqueza mineral, protegido por un clima superior á todos los de la tierra, es en su mayor parte un desierto inmóvil que está clamando por todo lo que la civilizacion le tiene prometido y sus enemigos le han defraudado á sus

habitantes, obligándolos á lamentar un atraso indigno de la edad progresista en que vivimos.

Las preocupaciones que han hecho necesaria la guerra para destruirlas, la intolerancia religiosa y las supersticiones que han refrenado y malogrado la energía del pueblo y pretendido mantener en la ignorancia á las clases productoras, han aplazado la ilustracion; pero al fin las tendencias favorables á la luz y al progreso han operado una crisis salvadora en una República que comprende la gran necesidad en que está de nivelarse en adelantos materiales con los de su hermana la República del Norte.

Haciendo un breve paralelo entre los dos países mas grandes del continente, diremos algunas palabras sobre los rápidos progresos de los Estados-Unidos durante los cuarenta años que acaban de pasar, solo en el ramo de ferrocarriles, para que se vea adónde podrá llegar México si adopta un sistema de explotacion igual al de la República vecina.

Hasta el año de 1825, los Estados-Unidos estaban sin una sola milla de ferrocarril; pero en ese mismo año se construyó la primera obra de esa clase desde la ciudad de Boston hasta la de Lowell, esto es, á una distancia de seis leguas. Desde ese año á la fecha ha construido y puesto en corriente 37,000 millas de ferrocarril, ó lo que es lo mismo, una extension de camino que pudiera rodear el globo una y media veces; estas líneas han costado una con otra en construccion y equipo, cerca de cuarenta y cinco mil pesos cada milla, ó sea mil seiscientos sesenta y cinco millones de pesos el total de ellas. Desde la conclusion de la primera línea hasta la época presente, los Estados-Unidos han fabricado á razon de mil millas de ferrocarril por año, ó mas de una legua todos los dias, y aun siguen adelantando esta clase de obras hácia todos los puntos en que se indica que se encontrarán riquezas futuras, y mejoras para el bien público.

El gran valle del Mississippi, que solamente tenia 1.250,000 habitantes en el año de 1840, contaba ya en 1860 con 5.170,000, duplicando su poblacion cada diez años. El acrecentamiento de poblacion del territorio de los Estados-Unidos al Oeste del rio Mis-

missippi por el mismo período, señala un adelanto mas rápido que el anterior, porque la que en 1840 era solo de 426,000 habitantes, ha llegado á ser en 1860 de 2.137,000. Está calculado con todas las probabilidades de exactitud, que la poblacion al Oeste del mismo rio ascenderá á mas de diez millones para el año de 1880.

El ferrocarril central del Estado de Illinois, que se comenzó en el año de 1852 y fué concluido en 1856, habiendo costado \$35.000,000, es de 720 millas de extension y ha aumentado la poblacion de solo ese Estado, desde su conclusion, de 1.100,000 hasta 3.000,000 de habitantes en el dia. La ciudad de Chicago, en el mismo Estado, cuenta hoy con 225,000 habitantes, mientras que en 1852 no contaba mas que con 23,000. En el mismo Estado, los terrenos que antes del ferrocarril no valian mas que de un real á cuatro por acre, llegaron á subir su precio inmediatamente hasta \$5 por acre. Hoy valen los mismos terrenos hasta \$50 por acre.

Toda la poblacion de los Estados-Unidos en el año de 1840, no era mas que de catorce millones de habitantes y ahora tiene cerca de treinta y cinco. ¿Y cuál es el gran secreto de este inmenso y rápido incremento de poblacion y subido valor de la propiedad territorial de los Estados-Unidos?

La respuesta es concisa: ¡la construccion de ferrocarriles!

El pueblo americano conoció desde un principio las inmensas ventajas que resultarian de las vías de tránsito rápidas y seguras entre sus Estados, ciudades y pueblos, y el impulso que esto daria al comercio por la misma razon, y nunca ha rehusado ni duda en dedicar sus capitales y sus trabajos á estos mismos ferrocarriles, cuyo resultado parece fabuloso.

Está calculado que cada millon de habitantes requiere mil doscientas millas de ferrocarriles para el arreglo y transaccion de los negocios que resultan del ímpetu dado al tráfico comercial por estos mismos caminos; así es que aun los países poco poblados, por solo el hecho de que hagan pasar por medio de ellos una línea férrea, ven brotar y nacer desde luego aldeas y pueblos al lado de esas líneas; las tierras se cultivan porque el agricultor se encuentra con vehículos de trasporte para llevar sus productos á un mercado de

importancia aunque esté distante, y la civilizacion entra rápidamente y se establece allí con todas sus comodidades adyacentes. Los ferrocarriles acortan las distancias, y el tramo que necesitaba semanas para vencerse, se hace ahora en pocas horas. Así, una familia que ha gozado de todos los gustos de una vida agradable con todos los bienes de la civilizacion, ahora puede lanzarse por el camino de hierro á tierras nuevas y remotas, segura de no estar lejos de los grandes centros de la nacion. El gobierno de los Estados-Unidos no solo protege la construccion de estos caminos con el préstamo de su crédito, sino que tambien cede á la Compañía empresaria grandes áreas de sus terrenos públicos que puedan estar cerca de las travesías de las líneas. El sistema de los Estados-Unidos consiste en trazar y dividir en determinadas secciones el terreno por uno y otro lado del camino, cediendo alternativamente cada seccion *impar* á la Compañía y tomando cada seccion *par* el gobierno, quedando éste seguro de la utilidad que le resulta, porque sabe que las secciones que á él le tocan triplicarán su valor tan luego como esté el camino concluido. Nunca bajan estas concesiones de veinte secciones por cada milla de extension de camino, y en el ferrocarril Norte del Pacífico que se está construyendo hácia California, ha concedido cuarenta secciones por milla. Cada seccion se compone de una milla en cuadro de territorio. Así es que el mencionado gobierno obtiene grandes ventajas de unos terrenos que de otra manera no llegarían á venderse casi á ningun precio, y que hubieran quedado desocupados hasta que la poblacion los hubiera alcanzado de la manera tardía y lenta que la verificara siguiendo el sistema retrógrado de otros tiempos.

Un gobierno como el de los Estados-Unidos, que tiene terrenos baldíos, debe ver al momento, como en efecto lo ve el de aquel país, que el territorio que comparativamente carece de valor por estar situado lejos de las vías públicas, no puede ser provechoso ni dar á sus arcas la mitad de las rentas que le producen poniéndose en contacto con el mundo. Por ejemplo, cincuenta sitios de terreno de á mil pesos cada uno, no le producirían al gobierno tanto como la mitad de esa misma área territorial si estuviese en contacto con

vías rápidas que alcanzasen á los grandes mercados de la América. Si puede subir el valor de los terrenos un diez por uno llevando un ferrocarril por en medio de ellos, como ha sucedido con los del Estado de Illinois en los Estados-Unidos, ¿quién dudará de la sabiduría de cualquier gobierno que por medio de una concesion de parte de sus terrenos baldíos que los acerque á la línea que se pretende construir, no solo da un impulso á la obra, sino que al mismo tiempo hace valer dichos terrenos diez tantos mas de lo que antes valian? Este es un gran auxilio para las empresas; pero el gobierno obtiene mas ventajas que la empresa misma, porque no solo da valor á los terrenos inmediatos, sino á los que se hallan distantes de la línea á treinta, cuarenta ó cincuenta leguas, puesto que un camino de hierro puede trasportar todos los productos de un territorio por esa extension.

Recientemente se ha propuesto al Ministerio de Fomento de esta República, una obra que es notable en su carácter y gigantesca en sus proporciones, cuyo éxito dependerá del Congreso que está ahora reunido.

México, despertando al espíritu de empresa, ha comenzado ya la grande obra que su hermana la República de los Estados-Unidos; y no es de esperarse que permanezca en una apática observacion de los pasos rápidos que la otra da hácia la resolucion de su prosperidad, de su civilizacion y del aumento de su poblacion. Ciertamente es que los Estados-Unidos llevan ya una ventaja inmensa sobre México en la posesion de grandes líneas férreas, gracias á los esfuerzos de sus artesanos inteligentes y de un pueblo perseverante que está pronto á ocuparse de asuntos que se refieren á sus propios intereses; pero todo esto puede compensarse por parte de México si este país sabe utilizar las grandes iniciativas de sus notabilidades para explotar cuanto producen sus montes vírgenes y sus feraces llanuras. El mundo necesita lo mismo su algodón, sus lanas, su café, su azúcar, sus semillas, etc., como sus minas de oro, plata, cobre y azufre; esto hace balancear la riqueza que ya han logrado los Estados-Unidos en mejoras materiales.

Con una política expansiva y liberal en sus cuestiones interiores,

no pasará una generacion sin que se vea á México competir con la gran nacion que algunos hacen sin rival en todo lo que ilustre á la humanidad, y eleve á un pueblo al rango que la Providencia lo ha destinado. El porvenir de esta República no es quedarse atrás de sus demas hermanas del continente, y las ventajas naturales con que cuenta, demuestran que solo tiene que destruir las influencias que tan perjudiciales le han sido para ocupar dentro de un corto tiempo el lugar que por derecho le corresponde entre la familia de las naciones.

La obra de que se ha hecho mencion, consiste en que la República mexicana le dé á una asociacion de capitalistas de los Estados-Unidos y México una concesion para construir un ferrocarril desde el Presidio del Norte hasta el golfo de Cortés, y para extender una línea del mismo desde la ciudad de México hasta algun punto de interseccion sobre la línea que atraviese la parte Norte de la República. Esta última línea pasará por medio de un país poco poblado, y penetrando la Sierra Madre cerca del rio de Sinaloa, bajará por dicho rio hasta donde desemboque en el golfo de Cortés, atravesará por en medio de los minerales de Durango y Chihuahua, y como prestará modos rápidos y fáciles para la introduccion de maquinarias y auxilios para la explotacion de tal riqueza, pronto se activarán los trabajos de las minas que ahora se hacen tan difíciles. Los llanos inmensos del Oeste del rio Bravo tambien serán poblados, y una inmigracion robusta é industriosa llenará esos lugares que ahora son desiertos, visitados solamente por las tribus de los apaches y comanches.

A medida que se adelante el ferrocarril, proporcionalmente tendrán que retirarse los salvajes, quienes oirán en los silbidos de las locomotoras su sentencia de muerte. Se poblarán haciendas en esos llanos hasta ahora desiertos, y el inmenso ganado, los millares de caballos y ovejas que antiguamente corrian sin dueño por esas llanuras, ocuparán el sitio de la nueva aldea que solo fué teatro de desolacion. Se ensanchará el comercio con los Estados-Unidos, y en cambio de sus productos, México le venderá á aquel país sus lanas, sus cueros, sus ganados y sus platas. El ferrocarril que se construya

desde la ciudad de México hácia el Norte y que se unirá con el otro camino, completará la obra de la deseada explotacion, poniendo en movimiento los grandes recursos interiores de esta fértil República. Su capital llegará á estar cerca de las ciudades y Estados mas importantes de México y podrá comunicarse con Chihuahua en veinte horas, y con Mazatlan, Durango, Zacatecas, San Luis Potosí, Guanajuato y Querétaro en menos tiempo. México entonces verdaderamente será la capital de una nacion próspera, porque estará unida por arterias de fierro con sus mas distantes é importantes localidades. La civilizacion se situará en donde ahora el pastor primitivo cuida sus escasos rebaños y donde el salteador se esconde para arrebatar por la fuerza y con toda impunidad lo que otros han adquirido por medio del trabajo.

En el Presidio del Norte el ferrocarril mexicano se unirá con una línea que está actualmente en construcción y que corre hácia el Nordeste una distancia de 240 leguas hasta un punto sobre el rio de Arkansas, en donde se concentran cuatro líneas, una que se dirige á la ciudad de Laurence en el Estado de Kansas, que dista del punto de concentracion 90 leguas y que ya tiene terminadas 12 de ferrocarril: otra á San Luis Missouri á una distancia de 105 leguas y que tiene ya concluidas 40 de ferrocarril: otra á Memphis Tennessee que dista 100 leguas, de las que ya hay adelantadas 35 del camino, y la última que corre para la boca del rio Ohio, que dista 90 leguas y que tiene acabadas 15 de ferrocarril.

Estos puntos de union pondrán en contacto á México con un sistema ó red de ferrocarriles en los Estados-Unidos de 37,000 millas de longitud y con mas de 20,000 millas de navegacion interior que se hace por medio de vapores. La ciudad de México entonces estará á una distancia de Nueva-York que se podrá atravesar en 90 horas. Nueva-York es ahora el gran centro comercial de las Américas y está destinada, en dias no muy distantes, á ser el gran centro comercial y financiero del mundo.

Entre las concesiones hechas por el Gobierno á la Compañía del ferrocarril de Veracruz, hay la subvencion obligatoria de \$560,000 anuales; esto hace muy probable que se concluya obra tan impor-

tante, y el camino desde México hacia el Norte viene á ser el complemento de la primera cuestion que agita hoy á todas las inteligencias. Obtenido el resultado á que se aspira, todos los artículos del comercio del Norte destinados á los países trasatlánticos, pasarán por esta extension y servirán naturalmente para aumentar el tráfico del camino á Veracruz. Una línea continua entonces se formará desde Veracruz hasta México y de México á Nueva-York, de 4,000 millas, las cuales se transitarán en 100 horas, y los productos de cada país serán cambiados con mutuo provecho, dando opulencia á las dos Repúblicas. Los productos tropicales de México se necesitan y tienen demanda en los Estados-Unidos, y en cambio los Estados-Unidos darán sus herramientas para las minas y sus fabricaciones é inventos.

Las personas que componen esta Compañía y solicitan la concesion del Gobierno mexicano con el fin de construir este camino, son bien conocidas en los círculos financieros de los Estados-Unidos, y cada una vale por su crédito desde uno hasta diez millones de pesos; por tanto, se cuenta con la cooperacion que nace de la confianza que unos capitalistas inspiran á otros, para que se apresuren muchos á suscribir los fondos necesarios para llevar esta obra nacional y gigantesca á una feliz conclusion.

El costo del camino, segun está calculado y haciendo uso de otros datos sobre ferrocarriles de los Estados-Unidos, como de guía y base en la presente cuestion, será de \$100,000 por milla desde el Presidio del Norte hasta el golfo de Cortés, y la distancia poco mas ó menos es de 450 millas, lo cual hará un total por parte de la empresa de \$45.000,000. La línea principal desde México al Norte para unirse con la otra, tendrá una extension de 700 millas y vendrá costando poco mas ó menos \$65,000 por milla, ó sea ~~20.000,000~~ 45.500,000. Así es que los dos caminos importarán la suma de ~~\$20.000,000~~ 90.500,000.

Cuando la mente se dedica á calcular lo que quiere decir *un millón*, apenas se concibe el modo de reunir una suma tan grande; pero aquí tenemos una proposicion de algunas personas que prometen con la cooperacion de la República (y tal cooperacion será de tal naturaleza, que nunca la sentirá el Gobierno) no solo realizar

los fondos necesarios para construir, equipar y proveer el ferrocarril y para ponerlo en un estado servible, sino que tambien se obliga á que quede abierto para el uso público para el primer dia de Julio de 1876, ó si falta en esto, á perder todo derecho y título á él.

Como medios para colectar estas cantidades, la Compañía expedirá sus bonos primeros de hipoteca sobre un avalúo de \$31,130 por cada milla del camino, y pedirá al Gobierno mexicano el derecho de exigir de él igual suma en bonos por milla, es decir, de \$31,130, lo que hará una cantidad total de \$62,260 por milla. Quedará siempre un deficiente de \$18,118 80 cs. por milla, que tendrá que suplirse por medio de suscripciones á las acciones de la empresa. El total que faltará será de \$19,382,836.

Los bonos no se exigirán de antemano, sino á la terminacion de cada tramo de ocho leguas cada uno, y despues de haberse examinado y recibido la aprobacion del Gobierno por medio de un comisionado nombrado por él y cuyo sueldo será pagado por la Compañía. Así es que los bonos que tal vez se exijan al Gobierno serán únicamente créditos del mismo prestados á la Compañía sobre estos tramos de ferrocarril, y cada tramo queda responsable al Gobierno, ó mejor dicho, queda hipotecado en una cantidad menor que la mitad de lo que haya costado. Estos bonos tendrán sus vencimientos treinta años despues de sus pedidos y la Compañía queda responsable al Gobierno de pagarlos, no solo en su principal, sino tambien con el interes del 6 por 100 al año sobre ellos. Estos vales serán vendidos al que los quiera comprar, y pasarán como seguridades por el dinero que se presta á la empresa. El Gobierno mexicano tendrá la preferencia en el uso del camino para sus correos y asuntos militares, y pagará por tales servicios lo que el Congreso de la República imponga de una manera equitativa para ambas partes.

La mitad de la cantidad que resultare á favor de la empresa y á cargo del Gobierno mexicano por tales servicios hechos como arriba se explica, y ademas el 5 por 100 de las entradas netas, serán apartadas, con el objeto de la liquidacion del principal é interes de los bonos mexicanos, es decir, siempre que la Compañía acepte este

auxilio que podrá prestar el Gobierno. Cuando las entradas netas suban al 12 por 100 sobre el costo total del ferrocarril, entonces el Congreso tendrá el derecho de intervenir en las tarifas para que las entradas no pasen en ningun tiempo del repetido 12 por 100 anualmente sobre el costo original del camino, y así se hará una tarifa muy ventajosa para el país y los que por él transiten y trafiquen.

El ferrocarril entonces ganará, no solo lo suficiente para pagar el interes de los bonos que se expidan por la Compañía y el Gobierno mexicano, sino tambien tendrá que apartar de las mismas ganancias lo suficiente cada año para liquidar la suma total de dichos bonos á su vencimiento. Los accionistas tendrán que depender enteramente de las ganancias sobrantes del ferrocarril (despues de separado el interes y fondos destinados á la liquidacion de los bonos) y de las entradas que habrá por las ventas de los terrenos baldíos, que tambien pedirá la Compañía al Gobierno para su reembolso. Así es que el accionista y tenedor de bonos son dos diferentes partes interesadas, y el accionista viene despues del tenedor de ellos.

En cuanto á la seguridad de que una línea de ferrocarril pueda ganar lo suficiente para cubrir todos los gastos mencionados, tomaremos como base de los datos que aquí debemos exponer, lo que ha ocurrido en el ferrocarril que se está construyendo desde San Francisco en la Alta California, hasta el Estado de Missouri en los Estados-Unidos. Se explica que hay dos Compañías en esta obra, una que trabaja desde el Missouri al Pacífico y la otra del Pacífico al Atlántico. La línea pasa por grandes desiertos y no se puede comparar con la que pretende establecer la Compañía «México y Estados-Unidos,» pues en un año la Compañía denominada «The Union Pacific Rail Road,» y cuyos trabajos son del Missouri hácia el Pacífico, ha tenido de entradas \$1,203,038 95 cs., y de gastos \$395,530 92 cs., dejando una ganancia libre de \$807,508 03 cs., y esto es sobre un tramo de menos de 125 leguas de extension. El tramo desde San Francisco California hácia el Atlántico, que se titula «Central Pacific R. R.,» ha tenido en nueve meses del presente año, una entrada de \$1,027,929 28 cs. Este tramo es de 38 leguas de extension.

Cuando se ve lo que realmente se está haciendo por estos dos cortos tramos de camino y en una parte de la República de los Estados-Unidos, que pocos años há era un desierto completo, ¿quién dudará que el ferrocarril «México y Estados-Unidos» tendrá mejor éxito? Una línea de la extension propuesta por esta Compañía, dará trabajo constantemente, durante la construccion del camino, á 25,000 hombres fuertes, y este número de hombres darán la manutencion á un número cinco veces mayor, que serán sus mujeres é hijos, incluyendo en este cálculo á las personas que disponen los víveres y demas objetos que son necesarios á una comunidad de diez mil almas, con lo cual tenemos que este ferrocarril aumentará á 160,000 habitantes laboriosos de la República mexicana.

Hé aquí, pues, una trascendental iniciativa presentada á México que conviene que la discuta y apruebe el Congreso, acogiéndola liberalmente el Gobierno, que debe contribuir sin vacilacion al gran pensamiento de la regeneracion del país.

La amistad de México y los Estados-Unidos no puede ni debe debilitar á la primera; el comercio y el tráfico que habrá entre las dos Repúblicas, tiene que resultar en provecho de México. Nunca se ha visto un caso en que la amistad de un país con otro mas débil haya aumentado la debilidad del último, por las relaciones civilizadoras que hayan tenido. Una arteria vital de fierro unirá y robustecerá á las dos Repúblicas, por donde pasará todo lo que existe necesario para hacer á una nacion grande y feliz.

Ninguna causa de discordia puede ya existir entre las dos Repúblicas, porque las dos se han despojado para siempre de los malos gérmenes y de la plaga que tenían en sus cuerpos políticos y sociales. Los pueblos se asemejarán en sus gustos y se obtendrá la armonía producida por la educacion y marchando cada uno independiente del otro; pero siempre unidos por relaciones amistosas y ligas de interes mutuo, se harán poseedores del progreso humano sin trabas ni tropiezos, concurriendo á la realizacion de los grandes fines morales que les prometen sus instituciones igualmente libres.



Acta de incorporacion de la Compañía de Ferrocarril « México y Estados-Unidos, » auxiliada por el Gobierno de México en los términos que se expresa, para construir un Ferrocarril y un Telégrafo desde la línea divisoria entre la República mexicana y los Estados-Unidos del Norte, en el Presidio del mismo nombre sobre el Rio Grande, hasta el mar de Cortés ó Golfo de California, con una línea principal hasta la ciudad de México, asegurando al Gobierno el uso de dicho camino para trasportes militares, de balijs y otros objetos del servicio.

ART. 1º Columbus C. Douglass, Jesse Hoyt, Cyrus H. Mac Cormick, Anson Bangs, A. H. Barney, William B. Ogden, todos de la ciudad de Nueva-York en el Estado de este nombre, de los Estados-Unidos del Norte, y los ciudadanos mexicanos que á ellos se incorporaren por el Distrito de México, el Estado de Durango y el de Sinaloa, de la República mexicana, y todas las demas personas que se asocien de ellos y á sus sucesores, por la presente son constituidos y erigidos en un cuerpo social conforme á la ley y con el nombre de « MEXICO Y ESTADOS-UNIDOS, COMPAÑÍA DE FERROCARRIL, » y con este nombre tendrán descendencia perpetua y poder suficiente para demandar justicia y obtenerla, abogar y ser demandados, y defender y ser defendidos en los tribunales de la República mexicana, y usarán y tendrán un sello comun.

Dicho cuerpo social está autorizado y con poderes para medir, colocar y construir, equipar, mantener y gozar de un Ferrocarril y

Línea Telegráfica, con sus pertenencias, en esta forma: Comenzando en la línea divisoria entre los Estados-Unidos del Norte y la República mexicana, sobre el Rio Grande del Norte en el Presidio del mismo nombre; de allí por la ruta mas propia para ferrocarril, conforme lo determine la Compañía, hasta un punto sobre el mar de Cortés ó Golfo de California, entre los puertos de Guaymas en el Estado de Sonora y Mazatlan en el Estado de Sinaloa, que será escogido por la expresada Compañía. Además, una línea de ferrocarril y un telégrafo, partiendo desde algun punto conveniente de la línea, que correrá entre el Rio Grande del Norte y el mar de Cortés; de allí por la ruta mas conveniente para ferrocarril, como fuere determinado por dicha Compañía, hasta la ciudad de México.

La Compañía está por esto investida con todo el poder, privilegios é inmunidades necesarias para llevar á efecto las estipulaciones de esta acta, como en ella se manifiesta.

Los fondos capitales de dicha Compañía consistirán en setecientas cincuenta mil (750,000) acciones de cien pesos (100) cada una, las cuales serán estimadas como propiedad personal y serán trasferibles de la manera que las leyes de dicha Compañía señalen.

Las personas antes mencionadas son por esto nombradas «Comisionados» y llevarán el título de «JUNTA DE COMISIONADOS DE LA COMPAÑÍA FERROCARRIL, MEXICO Y ESTADOS-UNIDOS,» y el número de cinco constituirá una junta competente para la transaccion de negocios. Cualquier vacante ocurrida en dicha junta por mortalidad, renuncia ó de otra manera, será cubierta por los comisionados que quedaren.

La primer reunion de dicha junta de comisionados tendrá lugar en la ciudad de Nueva-York, del Estado del mismo nombre, de los Estados-Unidos del Norte, dentro de sesenta dias desde que se haya autorizado esta acta ó decreto, ó en cualquier tiempo dentro de tres meses que se señalaren por cinco de los comisionados nombrados, cuyo aviso será dado por ellos á los demas.

Dicha junta se organizará nombrándose un presidente y vicepresidente elegidos entre las personas que la componen, un secretario y un tesorero, exigiéndose de este último la caucion que se juzgue

necesaria, y se podrá de tiempo en tiempo aumentar la cantidad de dicha fianza como parezca conveniente. El secretario prestará juramento del fiel cumplimiento de sus deberes y se asentará dicho juramento en los archivos de la Compañía, firmado y ratificado por él.

El presidente y el secretario de dicha junta convocarán de la misma manera todas las reuniones, dando aviso oficial á los comisionados nombrados, del tiempo y lugar de la reunion. Será deber de dicha junta de comisionados abrir un juego de libros en debido tiempo y en las ciudades principales y otros lugares de la República mexicana y de los Estados-Unidos, conforme á lo que ellos ó una mayoría de ellos determinaren, dentro del tiempo de seis meses despues de la aprobacion de esta acta, para recibir suscripciones á las acciones capitalistas de dicha corporacion y recoger un abono del diez por ciento en efectivo, extendiendo el competente recibo. Tan pronto como hubiere suscrita de buena fé la cantidad de veinte mil acciones y diez pesos por cada accion pagada en efectivo en la tesorería de la Compañía, dicho presidente y secretario de la mencionada junta de comisionados fijarán dia y lugar para la primera reunion de los suscritores á las acciones de dicha Compañía y darán aviso de esto, á lo menos, en un periódico de la República mexicana y en otro de los Estados-Unidos treinta dias antes de la fecha de la junta, y los suscritores que concurren á ella en persona ó por apoderado legal, elegirán entonces, por medio de votacion, nueve directores de dicho cuerpo, y en esa eleccion cada accion del capital dará derecho al dueño de ella á un voto. El presidente y secretario de la junta de comisionados, y en caso de ausencia ó inhabilidad, cualesquiera otros dos de dichos comisionados actuarán como inspectores de dicha eleccion, certificando y autorizando con sus firmas el nombramiento de los directores elegidos en dicha reunion. Los referidos comisionados, el tesorero y el secretario entonces entregarán á los dichos directores todo el dinero, propiedades, libros de suscripcion y los demas que hubiere en su poder, y despues de ejecutarse así los deberes de los comisionados y demas empleados previamente ocupados por ellos, fenecerán y terminarán para siem-

pre, y desde entonces los accionistas constituirán dicho cuerpo social.

Reuniones anuales de los accionistas de dicha corporacion para la eleccion de funcionarios y para la transaccion de negocios, tendrán lugar en determinados tiempos y lugares, y previo aviso, segun se estipule en las leyes particulares de la corporacion.

ART. 2º El derecho de libre tránsito y ocupacion de los terrenos baldíos de la República mexicana situados en la direccion que siga este proyectado ferrocarril, queda concedido á la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos,» á sus sucesores y cesionarios para la construccion de dicho camino de fierro y línea telegráfica. La Compañía tiene derecho y está autorizada para tomar de las tierras públicas adjuntas á la línea de dicho camino, materiales de tierra, piedra, madera, etc., para la referida construccion. Este derecho de tránsito y ocupacion se concede únicamente á dicho ferrocarril en la extension de treinta y un metros de ancho por cada lado de la vía férrea cuando pasare por dominio público, incluyendo todos los terrenos que se consideren necesarios para fábricas de estaciones, talleres, depósitos, obras de máquinas, cambiamanos, giratorios, rieles, laderos y ojitos; y toda propiedad perteneciente al ferrocarril y línea telegráfica estará absolutamente exenta de impuestos por el período de treinta años, contados desde la fecha de la conclusion de las expresadas obras, durando el mismo tiempo la referida exencion en cuanto al tránsito libre de que ya se ha hablado.

ART. 3º Se concede á la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos,» á sus sucesores y cesionarios, expresamente para auxiliar á su construccion desde la línea divisoria entre la República mexicana y los Estados-Unidos del Norte, sobre el Rio Grande del mismo nombre, en el Presidio del Norte, y de allí hasta la terminacion de dicho tramo sobre el mar de Cortés, y á fin de obtener el seguro y ligero trasporte de las balijas, tropas, pertrechos de guerra y abastos públicos por la ruta de dicha vía férrea y su ramal hasta la ciudad de México, cada seccion alternativa de una milla en cuadro de tierra, no siendo mineral (exceptuando el caso en que lo sea de carbon ó fierro, pues entonces queda á disposicion

del ferrocarril) sobre una hilera de veinte millas de latitud por una de extension sobre la línea del ferrocarril, cuyas secciones se medirán por uno y otro lado de dicha línea.

Cada seccion de tierra de una milla en cuadro será numerada de izquierda á derecha, y la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» recibirá las secciones designadas ó señaladas por números impares, y esto será solamente sobre la ruta de dicho ferrocarril, en los parajes donde el Gobierno de la República mexicana tenga propiedad legítima, que no haya reservado, vendido, concedido ó de otra manera enajenado y que esté libre de toda clase de demanda ó derecho al tiempo que se haga ley esta acta. Y si antes de autorizarse este documento se hubiese cedido, vendido, reservado, ó de otra manera enajenado cualquiera de dichas secciones ó partes de seccion, entonces otras tierras serán escogidas, bajo la direccion del Ministro de Fomento, por la Compañía, en lugar de aquellas, dividiéndolas en secciones alternativas ó en partes de secciones tomadas de cualesquiera terrenos próximos á la línea que no estén enajenados. Y todos los minerales, exceptuando los de carbon y los de fierro, son y quedan igualmente excluidos y exceptuados de la operacion mencionada, y en lugar de ellos se elegirá una cantidad igual de terrenos baldíos, agricultruales, en secciones alternativas señaladas en los planos por números impares y lo mas inmediato que sea posible á la línea férrea, y la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» hará que bajo la direccion del Ministro de Fomento se levante un plano ó planos de dichos terrenos concedidos para que sean registrados en los archivos del expresado ministerio, y estos planos ó deslindes deberán hacerse antes de ser extendidas las patentes respectivas á la Compañía.

ART. 4.º Cuando la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» haya completado ocho leguas consecutivas de cualquier porcion ó parte de dicho ferrocarril y línea telegráfica para el servicio que se proyecta, el Presidente de la República mexicana nombrará una comision para que examine el trabajo hecho, que será pagada por la Compañía por los servicios que prestare con la gratificacion que acuerde el Ministro de Fomento; y si apareciere

que ocho leguas consecutivas de dicho ferrocarril y línea telegráfica se han completado de una manera sólida y conveniente, el comisionado así lo manifestará al Gobierno de la República mexicana, y se expedirán las patentes para los terrenos arriba citados que deben pertenecer á dicha Compañía, confirmandole á esta el derecho y título á dichos terrenos, situados en direccion del camino y que correspondan á la seccion del ferrocarril y línea telegráfica ya terminada; y cada vez que se completen tramos adicionales de ocho leguas de ferrocarril y línea telegráfica, y previo el exámen del mencionado comisionado, el Gobierno de la República mexicana expedirá entonces las escrituras respectivas á la expresada Compañía, transfiriéndole las secciones adicionales de tierra como se ha expresado, y de esta manera se seguirá haciendo tan pronto como vaya concluyéndose cada tramo de ocho leguas del dicho ferrocarril y telégrafo.

ART. 5º. El mencionado ferrocarril y telégrafo «México y Estados-Unidos,» será construido de una manera fuerte y en perfecto estado de uso, con todas las galerías, toneles, puentes, viaductos, cruzadas, salidas, estaciones, pósitos, aguaderos, diques y muelles en la terminacion sobre el mar de Cortés y todas las demas pertenencias, incluyendo avíos y carruajes de todas especies, iguales en todo á los de los ferrocarriles de primera clase cuando están en activo movimiento, con rieles de fierro de la mejor calidad, pesando no menos que cincuenta libras por vara lineal ó de acero de la misma capacidad, y se establecerá un espacio uniforme entre los rieles por toda la distancia que recorra la línea. Ademas, se construirá un telégrafo segun el mejor y mas fuerte sistema, que funcionará en direccion de toda la línea; y será deber de la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos,» permitir á cualquiera otro ferrocarril que estuviere autorizado por el Gobierno de la República mexicana, que forme trabazones, obrando en combinacion con él en términos justos y equitativos.

ART. 6º. Con el objeto de facilitar recursos para la pronta ejecucion de dicha línea de ferrocarril y telégrafo, el Gobierno mexicano, al autorizar oficialmente al comisionado referido antes para

examinar la obra en el primer tramo concluido de ocho leguas consecutivas (y cada tramo subsecuente de ocho leguas), le expedirá á la Compañía «México y Estados-Unidos» bonos de la República mexicana de un mil pesos (1,000) cada uno, pagaderos treinta años despues de la fecha de su emision, llevando el seis por ciento por año de interes, que será pagado semianualmente en la ciudad de Nueva-York, Estado del mismo nombre en los Estados-Unidos, cuyo capital y rédito será retribuido en moneda del peso y ley del actual cuño, á razon de veinticinco de los dichos bonos por milla sobre aquella porcion del camino, que comienza sobre el mar de Cortés y termina en la falda Oeste de la Sierra Madre, y por aquella porcion de la línea que da principio en la mencionada falda Oeste y concluye en la falda Este de la Sierra Madre, setenta y cinco de los dichos bonos por cada milla. Desde la falda Este de dicha Sierra Madre hasta un punto ciento y cincuenta millas al Oeste de la línea divisoria entre los Estados-Unidos y México, en el Presidio del Norte ó cerca de él, treinta y dos bonos por milla. Desde el punto situado á ciento y cincuenta millas al Oeste de la línea entre los Estados-Unidos y México en el Presidio del Norte ó cerca de él hasta dicha línea divisoria, treinta y cinco bonos por milla; y desde el punto de interseccion de la línea que se desvía hácia México, sobre la línea que correrá entre el Presidio del Norte y el Golfo de Cortés hasta la ciudad de México, veinticinco de dichos bonos por milla.

Y para asegurar el pago al Gobierno de México, de las cantidades de dichos bonos así expedidos y entregados á dicha Compañía, junto con todo el interes que haya sido pagado por el Gobierno de México, la emision de dichos bonos y su entrega á la Compañía, constituirá de «*ipso facto*» una segunda hipoteca sobre toda la línea del ferrocarril y telégrafo, junto con toda la propiedad existente de todos los objetos y valores pertenecientes á dicha línea, y en consideracion á lo cual le serán expedidos dichos bonos; y la denegacion ó falta de dicha Compañía en redimirlos á su vencimiento ó cualquier parte de ellos, cuando así se requiera por el Ministro de Fomento de acuerdo con las estipulaciones de esta acta, causará que el ferrocarril y línea telegráfica con todos sus derechos,

facultades, inmunidades y pertenencias, así como tambien todos los terrenos concedidos á la dicha Compañía por el Gobierno de México, que al tiempo de la expresada falta estuviesen en el dominio de dicha Compañía, puedan tomarse en posesion por el Ministro de Fomento para uso y beneficio del Gobierno de la República mexicana.

ART. 7º Si la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» decide que será una ventaja rentística abandonar el derecho de exigir los bonos del Gobierno mexicano, como se provee en el art. 6º de esta acta, entonces tendrá el derecho de expedir sus bonos de segunda hipoteca, igual en cantidad por cada tramo como se ha proveido en el mismo artículo; y en ese caso, las cantidades que debiere el Gobierno mexicano por trasporte de tropas, balijas, pertrechos de guerra y por otros motivos, será pagado á la Compañía en efectivo cada vez en que preste tales servicios; y estas cantidades, más el cinco por ciento sobre las ganancias del camino, como 10 se explica en el art. ~~8º~~ de esta acta, serán retenidas por la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» para abonar el interes y el capital de esta clase de bonos.

ART. 8º La expresada Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» podrá expedir al concluirse cada tramo de ocho leguas del camino, como se estipula en esta acta, sus primeros bonos de hipoteca sobre dicho camino de hierro y línea telegráfica hasta una cantidad que no exceda la suma de los bonos expedidos por el Gobierno mexicano, y del mismo tenor, fecha, vencimiento y carácter del capital é interes que los bonos autorizados á la Compañía por dicho Gobierno. La misma Compañía queda autorizada para expedir sus bonos por una extension de cien millas siguientes que estén para construirse.

ART. 9º Con el fin de crear, proveer y asegurar los fondos necesarios para pagar el interes sobre los bonos que se expidan por el Gobierno mexicano á la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos,» como queda estipulado en el art. 6º, se apartarán irrevocablemente las cantidades de que va á hacerse mencion, las cuáles se tendrán en depósito por el Gobierno mexicano para pagar

el interes sobre los dichos bonos cada vez que se cumpla su vencimiento y teniendo en consideracion lo siguiente:—Primero. El dia primero de los meses de Enero y Julio de cada año, se ajustarán las cuentas que hubiere entre el Gobierno mexicano y la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos», de todo el transporte que se hubiere hecho por cuenta del Gobierno mexicano, segun lo estipulado en el art. ~~21~~ ²⁰, y habiéndose reconocido lo que se deba por tal transporte, la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» adquirirá un crédito del cincuenta por ciento de la dicha deuda, y esta cantidad se destinará únicamente al pago del interes que hayan alcanzado los bonos de que se ha hablado.—Segundo. En los dias primero de los meses de Enero y Julio de cada año, la expresada Compañía formará una relacion oficial certificada con el juramento de su presidente, que demuestre el importe total de lo recibido por todo transporte de fletes y pasajeros y lo que esto haya costado; se hará balance de los gastos y entradas durante los seis meses anteriores, y en los primeros cinco dias de los meses de Enero y Julio pagará á la tesorería del Gobierno mexicano la suma del cinco por ciento sobre dichas entradas netas.—Tercero. El Gobierno mexicano irrevocablemente destina las entradas exigidas y recaudadas que causen todos los derechos de las aduanas que estén establecidas y que se establezcan en la línea divisoria entre México y los Estados-Unidos, en el Presidio del Norte ó cerca de él y en la terminacion del ferrocarril en la costa del mar de Cortés—despues de pagados los gastos de administracion—al pago del interes debido en cada semestre á los bonos que se expedirán á la repetida Compañía, segun el art. 6°.—Los derechos se pagarán en moneda corriente de la República mexicana, y no serán relativamente mas subidos que los de las demas aduanas de la República. Para el dia primero de los meses de Enero y Julio de cada año, el tesorero general de la República hará la liquidacion de las cuentas, clasificando las cantidades derivadas de los cincuenta por ciento sobre transportes del Gobierno, el cinco de idem sobre las entradas netas del ferrocarril, y las entradas netas recibidas de todos los derechos exigidos y colectados en las aduanas situadas en las dos terminacio-

nes del ferrocarril que pasa desde el Presidio del Norte hasta el Golfo de Cortés. También practicará la liquidación de las sumas del interés de los bonos expedidos por el Gobierno mexicano, según lo consignado en esta acta; y si resultare alguna falta de fondos en los recursos antedichos, la mencionada tesorería pondrá esto en conocimiento del presidente de la Compañía, pues todas las concesiones, derechos y franquicias que se expresan en esta acta, se le acuerdan bajo la expresa condición de que la repetida Compañía pagará dentro de cinco días á la tesorería del Gobierno mexicano la suma total de la falta, cada vez que ocurra.

ART. 10º. Las concesiones mencionadas son expresamente hechas bajo la condición de que la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» pagará dichos bonos á sus vencimientos y tendrá dicha línea férrea y el telégrafo en buen estado y uso; transmitirá en todo tiempo despachos por la línea telegráfica, y trasportará balijas, tropas y pertrechos de guerra, provisiones y abastos públicos en dicho ferrocarril por cuenta del Gobierno mexicano, siempre que así se requiera por cualquier departamento de la administración; y el Gobierno puede tener en todos tiempos la preferencia en el uso del mismo para todos los designios expresados, compensándose dichos servicios razonablemente; y el cincuenta por ciento de todas las indemnizaciones por servicios prestados al Gobierno, será aplicado por el mismo al pago de dichos bonos y su interés hasta que toda la cantidad esté totalmente amortizada. Dicha Compañía también destinará, después de la conclusión del ferrocarril, de sus ganancias netas y hasta que dichos bonos ó intereses queden amortizados, á lo menos el cinco por ciento anual para el pago de unos y otros.

ART. 11º. Ningunos derechos ó impuestos serán cobrados por el Gobierno mexicano sobre los efectos, pasajeros y mercancías que estuvieren de tránsito fuera de los límites de la República mexicana, sea desde el mar de Cortés hasta los Estados-Unidos, ó vice versa, desde la línea divisoria entre las dos Repúblicas de México y los Estados-Unidos en el Presidio del Norte hasta el mar de Cortés.

ART. 12º. Durante el tiempo necesario para la construcción del

ARTÍCULO 11.

En los días 1º de Enero y Julio de cada año, despues de la conclusion y apertura del Ferrocarril desde el Presidio del Norte hasta la nueva ciudad «Arteaga,» y desde México hasta la nueva ciudad «Salazar,» para el comercio y tráfico, la Compañía México y Estados-Unidos hará que se aparte y destine de las ganancias netas de la Compañía, y antes de declarar dividendos para los accionistas, la mitad del 1 por 100 sobre la entera suma de la deuda en bonos de ambas clases, y por los cuales se ha decretado lo conveniente en esta acta; y con este dinero la Compañía Ferrocarril México y Estados-Unidos periódicamente comprará bonos de segunda hipoteca, expedidos bajo la autoridad de este decreto, hasta que la cantidad total sea comprada y obtenida por la expresada Compañía. El interés que se aumente sobre los bonos tenidos en la caja de amortizacion, será tambien invertido en la compra de bonos de la misma clase, segun se vaya pagando el dicho interés; y cuando la Compañía México y Estados-Unidos haya comprado todos los dichos bonos de segunda hipoteca, tomando la mitad del 1 por 100 cada semestre, y el interés que se aumente sobre los bonos tenidos en la caja de amortizacion, entonces los dichos bonos de segunda hipoteca serán cancelados y entregados al Gobierno Mexicano.

ferrocarril y línea telegráfica, la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» podrá importar, libre de derechos, los rieles, asentaderas, pernos, máquinas de vapor, herrajes, carbon, madera y tablazon, herramienta y pólvora, abastos para los trabajadores y otros materiales necesarios para la construcción del camino y línea telegráfica y sus pertenencias que pueda necesitar. Después de la conclusión del camino, la Compañía podrá importar libre de derechos todas las máquinas de vapor, carbon, carros, pernos ó clavazon, asentaderas y rieles que necesite. Esta exención durará por el tiempo de treinta años, contados desde la terminación del camino, y la Compañía hará uso de ella así como de la precedente, según lo dispongan los reglamentos que expida el Ministro de Fomento.

ART. 13º Cuando aparezca que las ganancias netas de todo el ferrocarril y línea telegráfica, incluyendo las sumas aprobadas por servicios prestados al Gobierno mexicano, después del rebajo de todos los gastos, incluyendo las reparaciones y el equipo, obras y manejo del dicho camino excedieren al doce por ciento sobre el costo exclusivo del cinco que será pagado al Gobierno mexicano, el Congreso reducirá las tarifas de pago si no fueren equitativas, y fijará y establecerá nuevas por medio de una ley, teniendo las debidas consideraciones á los derechos de dicha Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos».

ART. 14º El Gobierno mexicano hará abrir y legalizará para el comercio extranjero, un puerto en la terminación del ferrocarril sobre el mar de Cortés, y no exigirá derecho de tonelaje de los buques que transporten exclusivamente pasajeros, correspondencias y mercancías de tránsito para los Estados-Unidos.

ART. 15º La Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» se obliga á construir y mantener un faro de primera clase en el puerto, sobre el mar de Cortés, que se abra en el punto en que terminará el ferrocarril y quedando concluido un año después de haberse dado principio á la construcción de la extremidad Oeste de la línea.

ART. 16º La expresada Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos,» queda autorizada para ocupar, comprar, tomar y

retener cualquiera terrenos ó posesiones que se juzgaren necesarios y propios para la construccion y obra de dicho camino, que no exceda de treinta y un metros de ancho por cada lado de la línea del ferrocarril, á no ser que se requiera mayor extension para galerías, puentes, excavaciones ó diques, y tambien cualquier terrenos ó posesiones que puedan considerarse como necesarios y propios para depósitos, cambiamanos, lugar para carros, talleres ó cualquiera otra labor que exija la construccion y la completa terminacion de dicho camino y sus medios de trasporte. La Compañía tendrá derecho de cortar y quitar árboles y otros objetos que, cayendo sobre el camino, lo pudieran embarazar, aun cuando tales estorbos estén á mas de sesenta y dos metros de distancia de la línea de dicho camino. Y en caso de que el dueño de tales tierras ó posesiones y la Compañía no puedan ajustarse sobre el valor del terreno tomado ó por tomarse, para los usos de dicho ferrocarril, entonces el valor será determinado por el avalúo de tres comisionados imparciales, quienes pueden ser nombrados á peticion de cualquiera de los dos interesados, ante cualquier juzgado, en cualquiera de los Estados de la República mexicana en donde estén las tierras ó posesiones que deban ocuparse. Estos comisionados en sus amillaramientos de perjuicios, tasarán estos terrenos ó posesiones en el valor que tuviesen, aun cuando el ferrocarril y línea telegráfica no se hubiere hecho; y al presentarse al juzgado que conozca de dicho amillaramiento para obtener el pago en acciones de la Compañía del precio tasado por las posesiones tomadas, dichas posesiones serán juzgadas como ocupadas ya por la Compañía, la que por esto adquirirá título completo para los usos arriba citados, y cualquiera de los dos interesados que no estuviere conforme con el avalúo, puede, dentro de treinta dias despues de haberse presentado tal justipreciacion al juzgado, apelar de ella y demandar en otra instancia para obtener reparacion por el perjuicio sufrido; pero dicha apelacion no interrumpirá el derecho que tenga la Compañía de poseccionarse de los terrenos ó propiedades tomadas para cualquier obra necesaria y propia de la construccion del ferrocarril y línea telegráfica. El apelante dará las fianzas suficientes para el pago de

cualesquiera gastos que puedan erogarse en dicha apelacion, y en caso de que no obtenga una decision mas favorable, dicho interesado pagará en efectivo todos los gastos hechos por el acusado, lo mismo que los suyos. La Compañía procederá entonces á pagar al juzgado en acciones ó en efectivo el importe de los terrenos ó posesiones tomadas, cuyo importe pertenece al dueño de la propiedad finalmente adjudicada. Por este hecho se conceden á la Compañía los títulos de dichas posesiones, con el derecho de usarlas y ocuparlas para la construccion, mantenimiento, trasportes y demas operaciones de los dichos caminos. Y en caso de que cualquiera de los terrenos que deban tomarse, como antes se ha dicho, pertenezca á infantes *femme covart, non compos*, persona ó personas dementes que residan dentro del territorio de la República mexicana, ó por individuos que estén en incapacidad legal, el juzgado competente nombrará un procurador ó representante para ellos, cualquiera que sea la incapacidad que impida al interesado comparecer en persona; dicho representante dará fianzas competentes para el fiel cumplimiento de su deber durante su encargo, apareciendo ante el tribunal, cuando los procedimientos lo exijan, verificado el avalúo de las posesiones al ser tomadas para el uso de la antedicha Compañía y con el mismo fin que ya se ha explicado. El título de la Compañía á los terrenos tomados en virtud de esta acta, no será enmendado ni perjudicado por razon de falta alguna de cualquier procurador al desempeñar su encargo. En caso de que alguna de las partes tenga derecho ó pretensiones sobre cualquier tierra por un término de años ó cualquier interes en ella de posesion ó reversion, el valor de dicha propiedad, menos el precio del terreno (*fee simple*), será calculado y determinado de la manera estipulada aquí. Y en el caso de que fuere necesario que la Compañía tomase cualquier terreno desocupado que no tuviese dueño aparente ó reclamante, puede proceder á tomarlo y usarlo en beneficio de la obra del mismo ferrocarril, y puede promover procedimientos de la manera descrita, con el fin de conocer su valor y para adquirir un título al mismo; pero la autoridad judicial que conozca del negocio, determinará la clase de notificacion que deba dársele al propietario que hubiere, y

nombrará un agente ó apoderado que represente á dicho propietario en caso de incapacidad ó dificultad para comparecer personalmente. Pero en el caso de que no compareciere un reclamante tres años despues del tiempo en que se comenzasen los trabajos sobre dicho terreno, caducará todo derecho á reclamacion que se suscitase contra la Compañía.

ART. 17º Todos y cada uno de los derechos, concesiones y privilegios que aquí constan, son así otorgados y aceptados por la dicha Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos,» con las condiciones siguientes, á saber: que la dicha Compañía comenzará los trabajos de colocacion dentro de nueve meses, y de construccion sobre dicho ferrocarril, dentro de diez y ocho, contados desde la aprobacion de esta acta, por el Gobierno de la República mexicana, y completará no menos que cincuenta millas por año despues del segundo; por último, construirá, equipará, surtirá y completará la línea desde el Rio Grande del Norte hasta el mar de Cortés, con su ramal hasta la ciudad de México para el dia primero de Julio de mil ochocientos setenta y seis.

ART. 18º El Gobierno de México hará las diferentes concesiones condicionales expresadas aquí, y la dicha Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» aceptará las mismas bajo la condicion de que si la expresada Compañía quebranta alguna de las estipulaciones ya expresadas y deja de continuar la obra por mas de un año, exceptuando el caso de guerra civil ó extranjera (cuyo tiempo de interrupcion ó demora no será contado como causa de rompimiento de dichas cláusulas) entonces y en cualquier tiempo despues, el Gobierno de México empleará todos los medios y recursos que sean necesarios para asegurar la pronta terminacion de dicho ferrocarril y línea telegráfica.

ART. 19º Todo ciudadano de la República mexicana tendrá el derecho de suscribirse á las acciones del capital de la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» hasta que dicho capital esté cubierto, cumpliéndose con los requisitos de suscripcion.

Art. 20º Dicho ferrocarril «México y Estados-Unidos,» ó cualquier parte de él, estará á disposicion de la República mexicana

para su servicio militar y el transporte de sus cerrosos, y queda sujeto á las reglas que decreta el Congreso, modificando las tarifas para tales trasportes del Gobierno.

ART. 21º Si la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» emite sus bonos de segunda hipoteca (como se explica en el artículo sétimo de esta acta) en lugar de los de la República de México (como se provee en el artículo sexto), entonces las enteras entradas netas, ó una cantidad suficiente de ellas para cubrir el interes de dichos bonos de segunda hipoteca, será irrevocablemente apartado de las aduanas que se establezcan en el Presidio del Norte y en la terminacion del ferrocarril, sobre el golfo de Cortés, para el pago de tal interes. Y estas cantidades serán pagadas en efectivo á la Compañía del ferrocarril en los primeros dias de los meses de Enero y Julio de cada año.

ART. 22º La aceptacion de los términos, condiciones y obligaciones que constan en esta acta, por la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos,» se consignará oficialmente bajo el sello general de la Compañía de acuerdo con su Cuerpo de directores; cuya aceptacion se verificará antes de nueve meses contados desde la aprobacion de esta acta, que se entregará al Ministerio de Fomento.

ART. 23º El Cuerpo de directores nombrado conforme al art. 1º de esta acta, tan pronto como sea posible, despues de su eleccion, elegirá de su seno un presidente y vicepresidente, un tesorero y un secretario, quienes ocuparán sus empleos segun lo que dispongan las leyes económicas del expresado Cuerpo. El tesorero y el secretario caucionarán su manejo á satisfaccion de la Junta de Directores cada vez que se les exija. El secretario, antes de tomar posesion de su encargo, prestará juramento de desempeñarlo fielmente, y dicho juramento se archivará en los libros de la corporacion. Ninguna persona será director de dicha Compañía á no ser que sea accionista y posea cuando menos cincuenta acciones y con derecho á votar en la sesion en que sea elegido.

ART. 24º El presidente, vicepresidente y directores, durarán en sus encargos el término indicado en las leyes particulares de la di-

cha Compañía, no pudiendo ser este término de mas de cuatro años cada uno, y seguirán en sus encargos hasta que otros sean elegidos en su lugar y los reemplacen legalmente. En el caso de que una eleccion de directores no se verificase en el dia señalado por las leyes particulares de dicha Compañía, no se considerará disuelta la corporacion por este motivo; pero tal eleccion tendrá lugar en el dia que los directores señalen. Los directores, que en número de cinco, incluyendo el presidente, formarán una junta para el despacho de los negocios, tendrán amplios poderes para hacer y ordenar las leyes particulares, reglas y reglamentos que ellos juzguen necesarios respecto á la disposicion y manejo de las acciones, propiedad, bienes y efectos de la Compañía; al traspaso de acciones, á los deberes y conducta de sus empleados y oficiales, á las elecciones y reuniones de los directores, y á toda materia de cualquiera clase que pueda pertenecer á la Compañía; y dicha Junta de directores tendrá amplias facultades para llenar toda vacante que pueda ocurrir por cualquier causa y en cualquier tiempo en la repetida junta. Tendrá asimismo poder para nombrar ingenieros, agentes y subordinados que puedan ser necesarios para llevar á efecto lo que la Compañía se propone y para hacer todo lo referente á la colocacion y construccion del ferrocarril y línea telegráfica.

Art. 25º. La Compañía queda autorizada para que los directores de ella requieran la suma del diez por ciento en efectivo, amillaramiento sobre todas las suscripciones, de las personas que se hayan inscrito y el resto de lo que se adeude por acciones en las épocas, con las proporciones y bajo condiciones que ellos juzguen necesarias para la conclusion del dicho ferrocarril y línea telegráfica dentro del tiempo señalado en esta acta. Previo aviso de sesenta dias se exigirán los enteros respectivos y se hará constar el tiempo y lugar del pago por medio de un anuncio semanariamente en uno de los diarios de cada una de las ciudades de Nueva-York, ciudad de México, Boston y San Luis; y en caso de que cualquier accionista descuide hacer su pago segun dicho aviso, las acciones tenidas por tal persona serán absolutamente confiscadas á beneficio de la Compañía, y cualquier abono que hayan hecho por cuenta de ello, se

sujeta á las condiciones que la Junta de directores admita para la redencion, cumpliendo con los términos que ella prescriba.

ART. 26º La Compañía queda autorizada para aceptar en beneficio suyo cualquiera concesion, donacion, préstamo, poder, franquicia ó auxilio que le sean conferidos á la Compañía por la legislatura de cualquier Estado ó por cualquier ayuntamiento de ciudad, ó por particulares, y la dicha Junta queda autorizada para tener y gozar cualquier concesion, donacion, préstamo, poder, franquicia ó auxilio en beneficio suyo y para los fines expresados.

ART. 27º Si la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» no obtiene suscripciones *bonafide* á las acciones de la dicha Compañía hasta la cantidad de dos millones de pesos, con el diez por ciento pagado dentro de un año despues de la aprobacion de esta acta, por este hecho será nulo y de ningun valor lo que en ella se expresa.

ART. 28º Queda autorizada la Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» para que, si lo cree conveniente, establezca por su cuenta vapores y buques de vela á fin de facilitar el trasporte de sus efectos y hacerlo á precios mas módicos por el golfo de Cortés.

ART. 29º Los criaderos metálicos, los de carbon de piedra y de sal, los mármoles y demas depósitos minerales explotables que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, siempre que los denuncie y los trabaje, sujetándose en todo á las Ordenanzas de Minería y sin interrumpir la continuacion del mismo camino.

ART. 30º La expresada Compañía remitirá al Ministerio de Fomento, cuando ya esté establecida de una manera permanente y verificada la colocacion de cada tramo de cincuenta millas de la línea, un plano ó mapa del dicho tramo certificado por el ingeniero en jefe.

ART. 31º La Compañía del ferrocarril «México y Estados-Unidos» hará al Ministro de Fomento una relacion anual en que constarán:—1º Los nombres de los accionistas y sus lugares de residencia hasta donde se pueda averiguar.—2º Los nombres y residencias de los directores y otros funcionarios de la Compañía.—3º La cantidad suscrita por acciones y la cantidad pagada en efectivo á cuenta

de ellas.—4º Una descripción del terreno reconocido y establecido para la construcción del ferrocarril, y el costo de dicho reconocimiento.—5º La cantidad recibida de los pasajeros sobre el camino.—6º La cantidad recibida por fletes.—7º Un resumen de gastos de dicho camino y sus haberes.—8º Un resumen de las deudas de la Compañía, clasificándolas por ramos, el cual será certificado bajo el juramento del presidente de la dicha Compañía, y será presentado al Ministro de Fomento el primer día de Julio de cada año después del de 1868 ó antes.

CIUDADES «ARTEAGA Y SALAZAR.»

Dos nuevas ciudades deben situarse, una en los límites del ferrocarril en la costa del mar de Cortés, y otra en el punto de intersección entre los Estados de Durango y Chihuahua.

Los autores del anterior proyecto han querido, al trazar el plano de esta obra gigantesca, dar un título á esas dos ciudades que á la representación nacional tocará decretar si acepta la moción respectiva.

«ARTEAGA y SALAZAR,» los nombres de dos víctimas de la intervención extranjera, merecen perpetuarse en estas dos nuevas poblaciones como un título de la gratitud mexicana, y por eso los expresados autores de la Compañía «México y Estados-Unidos» creen interpretar el sentimiento público pidiendo al Soberano Congreso acoja esta iniciativa que tiende á immortalizar á dos ilustres mártires que sucumbieron en la defensa del decoro de la República y de sus derechos como nación.

ALAJARA

THE
JOHN GRERAR
LIBRARY

THE
JOHN CRERAR
LIBRARY

UNIVERSITY OF CHICAGO



73 600 501